Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2752**

15. Wahlperiode 24. 03. 2004

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Günter Rexrodt, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Transparenz und Wettbewerb im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit 1996 stellt der Bund den Ländern über das Regionalisierungsgesetz Mittel zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen zur Verfügung. Im Jahr 2003 beliefen sich die Regionalisierungsmittel auf rund 6,8 Mrd. Euro und sie steigen bis 2007 jährlich um 1,5 Prozent. Die Regionalisierungsmittel stammen aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Es handelt sich um eine direkte Transferleistung des Straßenverkehrs in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben entscheiden die Länder, wie sie die Regionalisierungsmittel verwenden. Dabei sollen die Mittel nach § 8 Abs. 1 der Finanzierung des bedarfsgerechten Grundangebotes im SPNV dienen.

Zehn Jahre nach der Bahnreform hält die Deutsche Bahn AG (DB AG) einen Marktanteil von 91 Prozent der bundesweit bestellten Zugkilometer. Gerade einmal 17 Prozent des bundesdeutschen Marktvolumens sind bisher im Wettbewerb vergeben worden. Noch in den letzten zwei Jahren haben verschiedene Bundesländer langfristige Verträge über die Erbringung von Nahverkehrsleistungen direkt mit der DB Regio AG abgeschlossen, ohne ein Vergabeverfahren durchzuführen. Diese Direktverträge wurden auf der Grundlage exklusiver und geheimer Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG geschlossen. Der Vertragsabschluss mit dem Land Brandenburg im August 2002 ist inzwischen in die politischen Schlagzeilen geraten. Die Auftragssumme beträgt rund 2,5 Mrd. Euro für den Zeitraum 2002 bis 2012. Die Deutsche Bahn AG erhielt den Auftrag, ohne das es anderen Leistungsanbietern ermöglicht worden wäre, ihr Interesse an den Leistungen bekannt zu geben. Auch die Länder Thüringen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz haben in den letzten zwei Jahren langfristige Verkehrsverträge mit der DB Regio AG abgeschlossen, wobei es sich jeweils um Direktvergaben ohne die Beteiligung von Wettbewerbern der DB Regio AG handelte.

Die wenigen bisher durchgeführten wettbewerblichen Vergaben zwischen 1996 und 2003 zeigen, dass bei einer konsequenten Ausschreibung aller SPNV-Leis-

tungen über eine Mrd. Euro pro Jahr eingespart werden könnte. Umgekehrt führt die bisherige Praxis der Direktvergabe dazu, dass die DB AG unverändert die attraktivsten Strecken im SPNV bedient und damit weit überproportionale Gewinne erwirtschaftet. Die zugrunde liegenden Verträge sind bisher nicht veröffentlicht worden, obwohl es sich um die Verwendung von Steuergeldern an ein bundeseigenes Unternehmen handelt. Es ist offensichtlich, dass die DB Regio AG dank hoher Einheitspreise bei vielen der direkt vergebenen Aufträge Überrenditen einfährt, die sie zukünftig zu Kampfpreisen gegen Wettbewerber einsetzen kann, sobald der Wettbewerb auch um die lukrativsten Strecken stattfindet.

Von der durch fehlenden Wettbewerb und mangelnde Transparenz gekennzeichneten Situation ist in erster Linie der deutsche Steuerzahler nachteilig betroffen. Aus diesem Grunde kann sich der Deutsche Bundestag nicht mit dem Hinweis zufrieden geben, es handele sich um zwischen den betreffenden Landesregierungen und der Deutschen Bahn AG ausgehandelte Verträge. Die Deutsche Bahn AG ist ein bundeseigenes Unternehmen, für deren Geschäftspolitik die Bundesregierung die Verantwortung trägt. Es geht um die Frage, ob die Deutsche Bahn AG infolge der Direktvergaben Überrenditen erzielt, die letztlich zu Lasten des Steuerzahlers gehen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. im Rahmen ihrer Eigentümerfunktion gegenüber der Deutschen Bahn AG durch geeignete Maßnahmen im Aufsichtsrat und in der Hauptversammlung zu bewirken, dass die aktuell gültigen Verkehrsverträge, soweit sie durch freihändige Vergabe zustande gekommen sind, offen gelegt werden;
2. einen Wettbewerbsbericht vorzulegen, in dem die Entwicklung des Wettbewerbs im Schienenpersonennahverkehr dargelegt und die Ursachen für mangelnden Wettbewerb analysiert werden;
3. ein Konzept vorzulegen, wie der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr schnell und effektiv verstärkt werden kann.

Berlin, den 24. März 2004

Horst Friedrich (Bayreuth)
Hans-Michael Goldmann
Joachim Günther (Plauen)
Eberhard Otto (Godern)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Dr. Christel Happach-Kasan
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Michael Kauch
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Ina Lenke
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Günter Rexrodt
Dr. Max Stadler
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333